

Bebauungsplan Nr. 80 „Sandstraße“ – 2. Änderung“; Kernstadt
 Beteiligung nach § 13 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB zum Entwurf
 Auswertung der Stellungnahmen

	Stellungnahme Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Stadt Melsungen
1.	Kreisausschuss des SEK – Fachbereich Untere Denkmalschutzbehörde Hinsichtlich der geplanten 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 80 Sandcenter wurde eine Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr einberufen, in der die Änderungen erläutert wurden. Laut Protokoll fand die Änderung volle Zustimmung der Mitglieder. Dieses Protokoll liegt der Unteren Denkmalschutzbehörde parallel zur Änderung des B-Plans vor. Der Inhalt des Protokolls stimmt allerdings in Teilen nicht mit der vorgelegten Änderung des B-Planes überein. Insbesondere im Bereich der Höhen sowie dem Einrücken des Staffelgeschosses unterscheiden sich die Angaben. Laut Protokoll hat folgende Entscheidung der Mitglieder volle Zustimmung gefunden: - Die geplante Höhe des Parkhauses inkl. Wohnbebauung beträgt 14,60 m über vorhandenem Gelände. - die Wohnbebauung wird nicht weniger als fünf Meter von der Außenkante des Gebäudes zurückversetzt. Die Änderung des Bebauungsplanes enthält hierzu folgende Angaben: - die festgesetzte Höhe +14,60 m bezieht sich auf OK FFB Erdgeschoss Bestand Sandcenter - Das oberste Geschoss (Wohngeschoss) im Bereich des Teilgebietes 3 ist gegenüber den Außenwänden des Parkhauses um mindestens 2,5 m zurückzusetzen. Diese Regelung gilt nicht für die zur Sandstraße gelegene Außenwand. Die zur Sandstraße gelegene Außenwand des obersten Geschosses ist um mindes-	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Das Sitzungsprotokoll des Ausschusses für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr ist für die 2. Änderung des Bebauungsplanes nicht maßgebend. Der Ausschuss hat eine beratende Funktion. Ausschlaggebend für das Verfahren ist der Stadtverordnetenbeschluss vom 05.10.2021. Der Bebauungsplan mit seinen Festsetzungen entspricht der Beschlusslage der Stadtverordnetenversammlung. Im Rahmen der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr vom 27.07.2021 wurde über eine Zurücksetzung des U-förmigen Wohngeschosses beraten. In dem Protokoll ist ausgeführt, dass die Bebauung zur Straße hin 3,5 m zurückversetzt angeordnet wird. Der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 80 „Sandstraße“ wurde unter der Maßgabe zugestimmt, dass die Wohnbebauung nicht weniger als fünf Meter von der Außenkante des Gebäudes zurückversetzt wird. Die 2. Änderung des Bebauungsplanes berücksichtigt diese Vorgabe. Dabei wurde davon ausgegangen, dass sich das Zurücksetzen der Wohnbebauung zur Außenkante des Gebäudes auf den Bereich der Straße – also Sandstraße – bezieht. Die Teilgebietsfläche 3 (Parkhaus) wird ansonsten von keiner Straße begrenzt. Im Rahmen der weiteren Konkretisierung des Wohngeschosses wurde der ursprünglich vorgesehene Rücksprung zur ge-

ten 5,0m zurückzusetzen. Diese Regelung gilt nicht für Treppenhäuser. Da die Angaben des Protokolls nicht mit der vorgelegten Änderung des B-Plans übereinstimmen, ist hier eine Klärung der Unstimmigkeiten herbeizuführen, um die genehmigungsfähige Grundlage der Änderung des B-Plans zu eruieren. Aufgrund der bislang ungeklärten Unstimmigkeiten ist eine denkmalschutzrechtliche Stellungnahme im Einvernehmen mit dem Landesamt für Denkmalpflege Hessen auf Grundlage der differenten Unterlagen nicht möglich.	planten Stellplatzfläche (östlicher Gebäudebereich) von 2,5 m auf 3,5 m vergrößert. Insofern wird eine Änderung der bisherigen Festsetzung vorgeschlagen, in der auch die einzuhaltenden Abstände verständlicher dargestellt werden. Bisherige Festsetzung: Ausbildung des Wohngeschosses im Bereich des Teilgebietes 3 Das oberste Geschoss (Wohngeschoss) im Bereich des Teilgebietes 3 ist gegenüber den Außenwänden des Parkhauses um mindestens 2,5 m zurückzusetzen. Diese Regelung gilt nicht für die zur Sandstraße gelegene Außenwand. Die zur Sandstraße gelegene Außenwand des obersten Geschosses ist um mindesten 5,0 m zurückzusetzen. Diese Regelung gilt nicht für Treppenhäuser. Korrigierte Festsetzung: Ausbildung des Wohngeschosses im Bereich des Teilgebietes 3 Das oberste Geschoss (Wohngeschoss) im Bereich des Teilgebietes 3 ist gegenüber der nordwestlichen sowie der südwestlichen Außenwand des Parkhauses um mindestens 2,5 m und zur südwestlichen Außenwand des Parkhauses um mindesten 3,5 m zurückzusetzen. Die zur Sandstraße gelegene Außenwand des obersten Geschosses ist um mindesten 5,0 m zurückzusetzen. Die vorgenannten Abstände gelten nicht für Treppenhäuser. Beschlussvorschlag: Die Anregungen/ Hinweise werden zur Kenntnis genommen und analog der v. g. Abwägung beschlossen.
---	--

2.	Kreisausschuss des SEK – Fachbereich Straßenverkehrsbehörde Gegen die Änderung des o. g. Bebauungsplanes bestehen aus straßenverkehrsbehördlicher Sicht keine Bedenken. Hinsichtlich der Entwicklungsplanung zur Neugestaltung der Sandstraße, die nachrichtlich erwähnt ist, ist Folgendes anzumerken: Es ist unwahrscheinlich, dass sich die Fußgänger, wie vorgesehen, um den KVP herumschicken lassen. Erfahrungsgemäß suchen sich die Fußgänger immer den kürzesten Weg und der würde entlang der Fahrbahn des KVP und über die Ausfahrt des Parkhauses führen. Außerdem sollte der Gehweg im Bereich der Ein- und Ausfahrt zum Parkplatz sowie über die Einfahrt zum Parkhaus durchgehend gestaltet werden und nicht durch Asphaltflächen, die dem Autofahrer optisch Bevorrechtigung signalisieren, unterbrochen werden.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 80 „Sandstraße“ stellt die Straßenverkehrsfläche der Sandstraße dar. Die geplante Aufteilung des Verkehrsraumes (Fahrbahn, Fußwege, Parkplätze) wurde nachrichtlich und unverbindlich dargestellt. Im Rahmen der Ausführungsplanung zum Straßenumbau erfolgt eine Plankonkretisierung, in der u. a. Materialien für die einzelnen Bereiche festgelegt werden. Zu dem o. g. Sachverhalt wird vom beauftragten Ingenieurbüro Folgendes angemerkt: <i>Die "Umleitung" der Fußgänger auf die Fuldaseite resultiert aus der Forderung der Einbindung der festgelegten Parkhausausfahrt. Die Fahrbahnachsen Sandstraße - Bleiche - Parkhausausfahrt lassen sich nur über einen Minikreisel verbinden. Eine sichere Fußgängerführung über den Minikreisel ist nicht planbar. Der Minikreisel kann nur im Minstdurchmesser von 13 m Außendurchmesser geplant werden. Größere Breiten stehen nicht zur Verfügung. Der Gehweg vor dem Parkhaus kann auch bereits auf Höhe der Zufahrt des großen Parkplatzes enden.</i> <i>Parkplatzzufahrt:</i> <i>Die Parkplatzzufahrt kann in Pflaster ausgeführt werden, ebenso die Zufahrt zum Parkhaus. Damit wären Fußgänger bevorrechtigt.</i> Beschlussvorschlag: Die Anregungen/ Hinweise werden zur Kenntnis genommen und analog der v. g. Abwägung beschlossen.
----	---	--

3.	Nordhessischer Verkehrsverbund, Kassel Bezugnehmend auf Ihre untenstehende Mail vom 18. Oktober möchten wir nach erfolgter Prüfung Folgendes anmerken: Grundsätzlich ist eine weitere Wohnnutzung im Innenstadtbereich Melsungen auch aus Sicht des ÖPNV zu begrüßen, auch als Obergeschoss eines Parkhauses. Bei einer Neuanlage von Straßenverkehrsanlagen in einem Innenstadtbereich sollten barrierefreie, durchgängige Gehwege in der aktuell in der RAST vorgeschriebenen Mindestbreite von 2,50 m vorgesehen werden. Im Bereich des neuen Kreisverkehrs scheint eine für den Fußverkehr unklare Situation zu entstehen. Die Anbindung des Bereichs an den ÖPNV fehlt in der Begründung, die Haltestellen "Am Sand" sowie "Bartenwetterbrücke" sollten hier einschließlich der Linienbedienung erwähnt werden. Wir bitten hier um entsprechende Berücksichtigung.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 80 „Sandstraße“ stellt die Straßenverkehrsfläche der Sandstraße dar. Die geplante Aufteilung des Verkehrsraumes (Fahrbahn, Fußwege, Parkplätze) wurde nachrichtlich und unverbindlich dargestellt. Im Rahmen der Ausführungsplanung zum Straßenumbau erfolgt eine Plankonkretisierung. Die Vorgabe der Gehwegbreiten ergibt sich aus den Vorgaben der Stadt. Größere Breiten für Gehwegenlagen würden zu Lasten der Straßen- und Parkplatzbreiten gehen. Die Breite der zweistreifigen Fahrbahn der Sandstraße hat bei verminderter Geschwindigkeit und einem geringen Linienbusverkehr soll nach den Vorgaben mind. 5,5 m bzw. 6,0 m sein. Die Planungshoheit bei der Neugestaltung der Sandstraße obliegt der Stadt Melsungen. Eine Verpflichtung zur Umsetzung der Empfehlungen der RAST 06 besteht nicht. Die geplante Fußgängerführung resultiert aus der Forderung der Einbindung der festgelegten Parkhausausfahrt. Die Fahrbahnachsen Sandstraße - Bleiche - Parkhausausfahrt lassen sich nur über einen Minikreiseln verbinden. Eine sichere Fußgängerführung über den Minikreiseln ist nicht planbar. Insofern sieht die Entwurfsplanung zur Umgestaltung der Sandstraße eine nördliche Kreiselumgehung für Fußgänger vor. Die Anregung, die Anbindung des Bereichs an den ÖPNV in der Begründung noch zu erwähnen, wird nicht berücksichtigt. Entsprechende Angaben enthält bereits die Begründung zur 1. Änderung und Erweiterung des Bebauungsplanes Nr. 80 „Sandstraße“.
----	--	---

		Beschlussvorschlag: Die Anregungen/ Hinweise werden zur Kenntnis genommen und analog der v. g. Abwägung beschlossen.
4.	Hessen Mobil, Kassel Im Rahmen der o. g. Beteiligung gebe ich meine Stellungnahme zu der Bauleitplanung der Stadt Melsungen, Kernstadt, Bebauungsplan Nr. 80 "Sandstraße", 2. Änderung, ab. Von der gleichzeitig durchgeführten öffentlichen Auslegung habe ich Kenntnis genommen. Die Stellungnahme beinhaltet die Belange der integrierten Siedlungs- und Verkehrsplanung und die der betroffenen Straßenbaulastträger. Einwendungen mit rechtlicher Verbindlichkeit, beabsichtigte eigene Planungen und sonstige fachliche Informationen habe ich zum gegenwärtigen Zeitpunkt zu dem Plan nicht vorzubringen. Abschließend möchte ich darauf hinweisen, dass der Veröffentlichung personenbezogener Daten widersprochen wird. Daher bitte ich Sie, personenbezogene Daten vor der Veröffentlichung unkenntlich zu machen.	Beschlussvorschlag: Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Im Rahmen des Verfahrens zur 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 80 „Sandstraße“ erfolgt keine Veröffentlichung personenbezogener Daten.
5.	Deutsche Bahn AG DB Immobilien, Frankfurt/Main Auf Basis der uns vorliegenden Unterlagen übersendet die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG und der DB Energie GmbH bevollmächtigtes Unternehmen, hiermit folgende Gesamtstellungnahme als Träger öffentlicher Belange zum o. g. Verfahren. Durch die o. g. Bauleitplanung werden die Belange der Deutschen Bahn AG und ihrer Konzernunternehmen nicht berührt. Wir haben daher weder Bedenken noch Anregungen vorzubringen. Wir geben jedoch nachfolgenden Hinweis zur Kenntnis. Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Immissionen (insbesondere Luft- und Körperschall usw.). Entschädigungsansprüche oder Ansprüche auf Schutzmaßnahmen	Beschlussvorschlag: Wird zur Kenntnis genommen.

	können gegen die Deutsche Bahn AG nicht geltend gemacht werden, da die Bahnlinie planfestgestellt ist.	
6.	Landesamt für Denkmalpflege, Marburg Am 27. Juli 2021 fand eine Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr in der Stadthalle Melsungen statt. Tagesordnung war die 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 80 Sandstrasse. Der Bebauungsplan für das Sandcenter sollte aufgrund einer Aufstockung für eine Wohnbebauung geändert werden. Zu der Sitzung geladen waren unter anderen die Mitglieder des eh. Gestaltungsbeirates Herr Prof. Kopetzki, Herr Prof. Schulze sowie der Unterzeichner. Diese meldeten im Rahmen der Bewertung der neuen Pläne Verbesserungen an, um die geänderte Höhe in gestalterischer Hinsicht abzumildern. Wie das genehmigte Protokoll vermerkt, empfiehlt Herr Kopetzki dazu <i>"eine Vergrößerung der Terrassen und eine Zurückversetzung der Wohnbebauung entgegen der geplanten 3,50 m auf acht bis zehn Meter"</i> Im Rahmen der Erörterung wurde der Vorschlag folgendermaßen modifiziert: <i>"Die Wohnbebauung wird nicht weniger als fünf Meter von der Außenkante des Gebäudes zurückversetzt"</i>. Laut Protokoll findet die Änderung die einstimmige Zustimmung der Mitglieder. In der beantragten Änderung des Bebauungsplanes wird nun hierzu ausgeführt: "Das oberste Geschoss (Wohngeschoss) im Bereich des Teilgebietes 3 ist gegenüber den Außenwänden des Parkhauses um mindestens 2,5 m zurückzusetzen. Diese Regelung gilt nicht für die zur Sandstraße gelegene Außenwand. Die zur Sandstraße gelegene Außenwand des obersten Geschosses ist um mindesten 5,0 m zurückzusetzen. Diese Regelung gilt nicht für Treppenhäuser."	Das Sitzungsprotokoll des Ausschusses für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr ist für die 2. Änderung des Bebauungsplanes nicht maßgebend. Der Ausschuss hat eine beratende Funktion. Ausschlaggebend für das Verfahren ist der Stadtverordnetenbeschluss vom 05.10.2021. Der Bebauungsplan mit seinen Festsetzungen entspricht der Beschlusslage der Stadtverordnetenversammlung. Im Rahmen der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr vom 27.07.2021 wurde über eine Zurücksetzung des U-förmigen Wohngeschosses beraten. In dem Protokoll ist ausgeführt, dass die Bebauung zur Straße hin 3,5 m zurückversetzt angeordnet wird. Der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 80 „Sandstraße“ wurde unter der Maßgabe zugestimmt, dass die Wohnbebauung nicht weniger als fünf Meter von der Außenkante des Gebäudes zurückversetzt wird. Die 2. Änderung des Bebauungsplanes berücksichtigt diese Vorgabe. Dabei wurde davon ausgegangen, dass sich das Zurücksetzen der Wohnbebauung zur Außenkante des Gebäudes auf den Bereich der Straße – also Sandstraße – bezieht. Die Teilgebietsfläche 3 (Parkhaus) wird ansonsten von keiner Straße begrenzt. Im Rahmen der weiteren Konkretisierung des Wohngeschosses wurde der ursprünglich vorgesehene Rücksprung zur geplanten Stellplatzfläche (östlicher Gebäudebereich) von 2,5 m auf 3,5 m vergrößert. Insofern wird eine Änderung der bisherigen Festsetzung vorgeschlagen, in der auch die einzuhaltenden Abstände verständlicher dargestellt werden. Bisherige Festsetzung:

	Da die Angaben des verabschiedeten Protokolls des Ausschusses für Stadtentwicklung nicht mit der vorgelegten Änderung des B-Plans übereinstimmen, kann das Landesamt für Denkmalpflege keine abschließende Stellungnahme vornehmen. Eine entsprechende Prüfung und Richtigstellung der Antragsunterlage ist daher herbeizuführen.	Ausbildung des Wohngeschosses im Bereich des Teilgebietes 3 Das oberste Geschoss (Wohngeschoss) im Bereich des Teilgebietes 3 ist gegenüber den Außenwänden des Parkhauses um mindestens 2,5 m zurückzusetzen. Diese Regelung gilt nicht für die zur Sandstraße gelegene Außenwand. Die zur Sandstraße gelegene Außenwand des obersten Geschosses ist um mindesten 5,0 m zurückzusetzen. Diese Regelung gilt nicht für Treppenhäuser. Korrigierte Festsetzung: Ausbildung des Wohngeschosses im Bereich des Teilgebietes 3 Das oberste Geschoss (Wohngeschoss) im Bereich des Teilgebietes 3 ist gegenüber der nordwestlichen sowie der südwestlichen Außenwand des Parkhauses um mindestens 2,5 m und zur südwestlichen Außenwand des Parkhauses um mindesten 3,5 m zurückzusetzen. Die zur Sandstraße gelegene Außenwand des obersten Geschosses ist um mindesten 5,0 m zurückzusetzen. Die vorgenannten Abstände gelten nicht für Treppenhäuser. Beschlussvorschlag: Die Anregungen/ Hinweise werden zur Kenntnis genommen und analog der v. g. Abwägung beschlossen.
7.	Der Bürgermeister als Ordnungsbehörde Zu oben genannten Bauvorhaben nehme ich wie folgt Stellung: der vorgesehene Minikreisel würde zu einer größeren Übersichtlichkeit des Verkehrsgeschehens in der Straße "Sandstraße" führen und würde die Verkehrsführung vereinfachen, Minikreisel müssen einen Außendurchmesser von 13 - 22 m haben. In der Planungsvariante ist der Kreisel mit 13 m vorgesehen.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die Anregungen zur baulichen Ausgestaltung der Verkehrsanlage werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Ausführungsplanung geprüft. Sie sind nicht Gegenstand der verbindlichen Bauleitplanung.

Grundsätzlich entspricht das den rechtlichen Vorgaben. Es gilt aber zu bedenken, dass die Größe des Kreisels zu Problemen führen kann. Nach Anlage 2 § 41 StVO Zeichen 215 StVO (Kreisverkehr) darf die Mittelinsel des Kreisverkehrs nicht überfahren werden. Ausgenommen von diesem Verbot sind nur Fahrzeuge denen wegen ihrer Abmessung das Befahren sonst nicht möglich wäre. Die Mittelinsel darf nur überfahren werden, wenn eine Gefährdung für andere Teilnehmer am Verkehr ausgeschlossen ist. Aufgrund der geringen Größe muss bereits im Vorfeld damit gerechnet werden, dass die Mittelinsel von dem Großteil der Verkehrsteilnehmer befahren wird. Wenn möglich sollte planerisch ein F7-Bord berücksichtigt werden und die Mittelinsel mit einem Natursteingroßpflaster standfest hergestellt werden. Somit bliebe die Fläche überfahrbar, hätte jedoch für den passierenden PKW eine "abschreckende" Wirkung. Gleiches gilt für die beiden Fahrbahnteile. Zur Erhöhung der Signalwirkung könnten retroreflektierende Sicherheitsvorrichtung (Glasmarker, Katzenaugen) einen verkehrslenkenden Einfluss nehmen. Ein weiteres Problem könnte die Verkehrsführung für die Fußgänger werden. Es ist davon auszugehen, dass sich viele Fußgänger nicht wie vorgesehen um den Kreisverkehr führen lassen, sondern den kürzesten Weg nehmen werden. Dieser führt entlang der Fahrbahn des Kreisverkehrs, über die Ausfahrt des Parkhauses, der Anlieferungszone und die Straße "Zur Bleiche". Dieser Weg sollte für Fußgänger, durch das Verkehrszeichen 259 StVO (Verbot für Fußgänger), gesperrt werden. Gleichzeitig sollte eine Überquerung durch bauliche Maßnahmen verhindert werden, wodurch weiterer Platzbedarf zur Herstellung barrierefreier Gehwegbreiten erforderlich sein wird. Innerhalb der ausgewiesenen Baufeldgrenzen wird dies vermutlich nicht umsetzbar sein. Die Nullabsenkung wäre dann überflüssig. Auch ein Teil des Gehwegs ist überflüssig und könnte z. B. in eine Grünfläche verändert	Die geplante Fußgängerführung resultiert aus der Forderung der Einbindung der festgelegten Parkhausausfahrt. Die Fahrbahnachsen Sandstraße - Bleiche - Parkhausausfahrt lassen sich nur über einen Minikreisel verbinden. Eine sichere Fußgängerführung über den Minikreisel ist nicht planbar. Insofern sieht die Entwurfsplanung zur Umgestaltung der Sandstraße eine nördliche Kreiselumgehung für Fußgänger vor. Die Ausführungen zum Fußgängerverkehr werden zur Kenntnis genommen. Sie sind nicht Gegenstand der verbindlichen Bauleitplanung. Eine entsprechende Abstimmung erfolgt im Rahmen der Straßenausführungsplanung. Der Anlieferverkehr ist von allen Verkehrsteilnehmern gut einsehbar. Bei einer rückwärtigen Befahrung der Ladezone mit Lkw wird der Kreisel überfahren. Die vorgesehenen Querungshilfen im Bereich des Kreisels stellen keine Hindernisse dar, da sie nicht befahren werden. Ein kurzfristiger Rückstau für andere Verkehrsteilnehmer ist hinnehmbar und führt zu keiner nachhaltigen Störung des innerstädtischen Verkehrs. Die Ausführungen zur Warenanlieferung werden zur Kenntnis genommen. Sie sind nicht Gegenstand der verbindlichen Bauleitplanung. Die Anregung, eine Schleppkurve in die Planung eingetragen, wird nicht berücksichtigt. Die Schleppkurven im Bereich des Minikreisels wurden im Rahmen der Entwurfsplanung zur Neugestaltung der Sandstraße geprüft. Die Schleppkurvenüberprüfung hat ergeben, dass auch die Anlieferung mit LKW gewährleistet ist. Der Kreisel sollte für die Anlieferzwecke befahrbar sein. Die Nullabsenkung am östlichen Fahrbahnrand <i>Zur Bleiche</i>
---	---

werden.

Insbesondere die Platzierung der Anlieferzone könnte für schwächere Verkehrsteilnehmer zu einer Gefahr werden. Da die anliefernden LKW rückwärts die Anlieferungszone anfahren müssen, kann es immer wieder kurzfristig zu einem Rückstau in alle Richtungen führen. Ist ein problemloses Anfahren überhaupt möglich, da in der "Sandstraße" vor dem Kreisel Querungshilfen vorgesehen sind?

Zur Klärung der Anfahrbarkeit bei der Warenanlieferung sollte daher eine Schleppkurve in die Planung eingetragen bzw. für die aktuelle Planungsphase ausgewertet werden. Die Aufstellung einer LSA mit z.B. Funkauslösung könnte in die Überlegungen, für eine sichere Gestaltung der Verkehrsflüsse bei der Andienbarkeit, einfließen.

Auch über die Gestaltung des Gehwegs sollte noch einmal nachgedacht werden. Zum einen sollte er im Bereich der Ein- und Ausfahrt zum Parkplatz, sowie über die Einfahrt zum Parkhaus durchgehend gestaltet werden und nicht durch Asphaltflächen unterbrochen werden. Diese signalisieren den Autofahrern optisch eine Bevorrechtigung. Außerdem sollte die Absturzsicherung zwischen Gelände und Ausfahrt aus der Tiefgarage so gestaltet werden, dass der Gehweg und die Fahrbahn von Verkehrsteilnehmern, die aus der Tiefgarage ausfahren, eingesehen werden können.

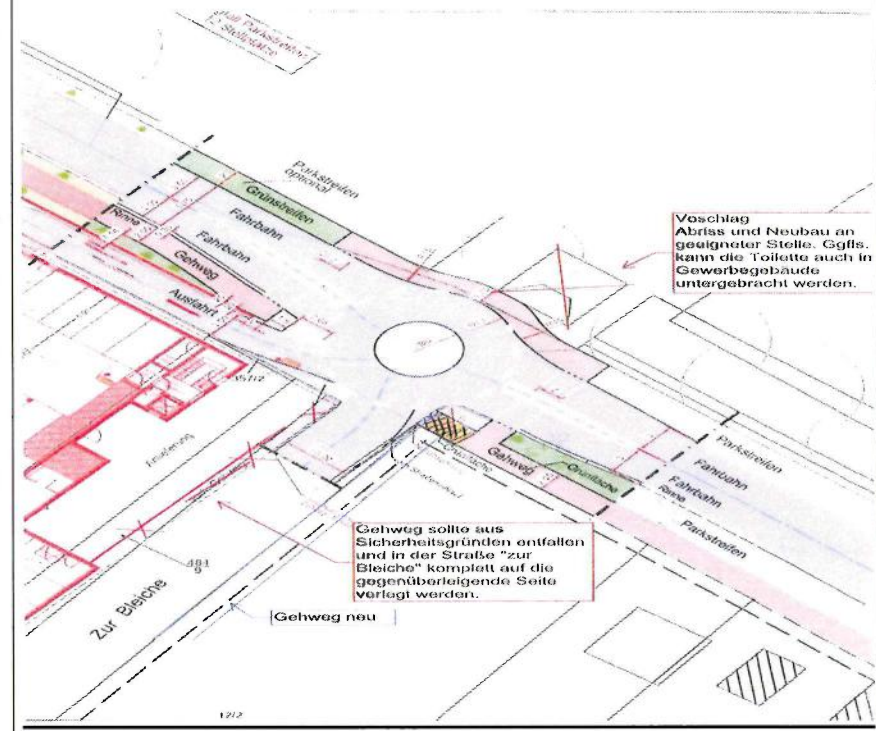
Der Ausbauquerschnitt der Gehwege und Querungen sollte, wo immer es die Platzverhältnisse es ermöglichen, 2,50 m betragen und barrierefrei ausgeführt werden.

diente in erster Linie dazu, dass der Zugang zur Bleiche barrierefrei ist, egal auf welcher Seite der Bleiche künftig ein Gehweg vorgesehen ist.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Sie sind nicht Gegenstand der verbindlichen Bauleitplanung.

Die Vorgabe der Gehwegbreiten ergibt sich aus den Vorgaben der Stadt. Größere Breiten für Gehwegenanlagen würden zu Lasten der Straßen- und Parkplatzbreiten gehen. Die Breite der zweistreifigen Fahrbahn der Sandstraße hat bei verminderter Geschwindigkeit und einem geringen Linienbusverkehr soll nach den Vorgaben mind. 5,5 m bzw. 6,0 m sein.

Anlage zum Schreiben vom 25.11.2021:



		Beschlussvorschlag: Die Anregungen/Hinweise werden zur Kenntnis genommen und analog der v. g. Abwägung beschlossen.
--	--	--

Von folgenden Stellen wurden in deren Stellungnahmen weder Bedenken noch Anregungen vorgebracht:

- Regierungspräsidium Kassel
 - Dez. 21/2 – Regionalplanung/Siedlungswesen
 - Dez. 31.1 – Grundwasserschutz, Wasserversorgung, Altlasten, Bodenschutz
 - Dez. 31.3 – Oberirdische Gewässer, Hochwasserschutz
 - Dez. 31.5 – Bereich Kommunales Abwasser, Gewässergüte / Bereich Industrielles Abwasser, Wassergefährdende Stoffe
 - Hef Dez. 34 – Bergaufsicht
- Schwalm-Eder-Kreis
 - FB 60 – Bauen und Umwelt, Untere Bauaufsichtsbehörde
 - FB 60 – Bauen und Umwelt, Untere Naturschutzbehörde
 - FB 60 – Bauen und Umwelt, Untere Wasserbehörde
 - FB 37 – Brand-, Katastrophenschutz und Rettungsdienst
 - FB 80 - Wirtschaftsförderung
- Nahverkehr Schwalm-Eder
- Koordinierungsbüro für Raumordnung und Stadtentwicklung der IHK Kassel-Marburg und der Handwerkskammer Kassel
- Eisenbahn-Bundesamt, Frankfurt/Main
- Polizeipräsidium Nordhessen, Homberg(Efze)

Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB

Im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB wurden keine Anregungen vorgebracht.